



## TRASPORTO MARITTIMO: REGOLE DI TRAFFICO E SICUREZZA

Negli ultimi anni diversi regolamenti e direttive dell'UE, in particolare i tre pacchetti legislativi adottati in seguito agli incidenti delle petroliere Erika e Prestige, hanno notevolmente migliorato le norme di sicurezza della navigazione marittima.

### BASE GIURIDICA E OBIETTIVI

Titolo VI, segnatamente l'articolo 91, paragrafo 1, lettera c), e l'articolo 100, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea. La sicurezza in mare è un obiettivo fondamentale della politica della navigazione marittima ai fini della protezione dei passeggeri, dei membri dell'equipaggio, dell'ambiente marino e delle regioni costiere. Viste le dimensioni mondiali del trasporto marittimo, l'Organizzazione marittima internazionale (OMI) elabora norme uniformi a livello internazionale. Fra i principali accordi internazionali figurano la Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (MARPOL), la Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS) e la Convenzione internazionale sulle norme relative alla formazione della gente di mare, al rilascio dei brevetti e alla guardia (STCW). Nonostante il rapido adeguamento del diritto dell'UE a tali accordi internazionali sia un obiettivo centrale della politica del trasporto marittimo dell'UE, sono altresì adottate altre misure a livello dell'Unione.

### RISULTATI

#### A. Formazione e qualifiche

La [direttiva 94/58/CE](#), del 22 novembre 1994, concernente i requisiti minimi di formazione per la gente di mare attribuisce valore di norma dell'Unione alla convenzione STCW. La convenzione ha conosciuto importanti modifiche nel 1995 e nel 2010, comportando l'introduzione delle rispettive modifiche alla direttiva dell'UE, la cui versione più recente è la [direttiva 2012/35/UE](#) del 21 novembre 2012. La direttiva definisce le norme relative alla formazione e alle competenze necessarie per la certificazione della gente di mare nonché la formazione specialistica regolamentata. Il testo affronta inoltre gli obblighi degli Stati membri in materia di formazione dei marittimi, le modalità di comunicazione fra i membri dell'equipaggio e la verifica dei certificati di competenza professionale dell'equipaggio (controllo da parte dello Stato di approdo), ivi comprese misure incisive per contrastare il fenomeno delle certificazioni fraudolente, standard più elevati per l'idoneità fisica e un aggiornamento della formazione in materia di sicurezza.

La proposta della Commissione [COM\(2016\)0082](#), recante abrogazione della [direttiva 96/50/CE del Consiglio](#) e della [direttiva 91/672/CEE del Consiglio](#), prevede un'introduzione graduale mediante misure transitorie al fine di estendere le prescrizioni relative alle qualifiche professionali oltre il livello di conduttore di nave, in modo da includere tutti i membri

d'equipaggio che operano su vie navigabili interne nell'UE. La direttiva aggiornata introdurrà inoltre l'obbligo per i membri del personale di coperta e i responsabili delle procedure di emergenza di essere in possesso di certificati di qualifica. I conduttori di navi che navigano in circostanza di pericolo dovrebbero disporre di un'autorizzazione specifica e dovrebbero essere tenuti a dimostrare competenze supplementari. Tale proposta è stata votata in sede di commissione TRAN il 10 novembre 2016 e l'accordo risultante dai negoziati interistituzionali dovrebbe essere votato in Aula nel novembre 2017.

#### **B. Equipaggiamento marittimo**

La [direttiva 96/98/CE](#), del 20 dicembre 1996, sull'equipaggiamento marittimo mirava a garantire un'applicazione uniforme della convenzione SOLAS sulle attrezzature delle navi commerciali e a rendere obbligatorie le risoluzioni dell'OMI da essa derivanti. La [direttiva 2012/32/UE](#) ha modificato la [direttiva 96/98/CE](#) sostituendo l'allegato A, al fine di adeguarlo alle più recenti modifiche delle convenzioni internazionali e delle norme di prova applicabili. La [direttiva 2014/90/UE](#), del 23 luglio 2014, sull'equipaggiamento marittimo ha invece rafforzato l'attuazione e il controllo del rispetto delle normative in materia.

#### **C. Sicurezza sulle navi e negli impianti portuali**

Il Codice ISPS (Codice internazionale relativo alla sicurezza delle navi e degli impianti portuali) è stato adottato in occasione della conferenza dell'OMI del 2002 congiuntamente alle modifiche concernenti altri accordi internazionali. Obiettivo del codice è garantire una migliore protezione delle navi e degli impianti portuali. Il [regolamento \(CE\) n. 725/2004](#), del 31 marzo 2004, è stato concepito per garantire che le decisioni dell'OMI siano interpretate e applicate in modo uniforme. La strategia per la sicurezza marittima dell'Unione è stata avviata con l'adozione da parte del Consiglio, il 24 giugno 2014, di un atto politico e strategico che ha consentito di affrontare in modo efficace le sfide in materia di sicurezza marittima con il ricorso a tutti i pertinenti strumenti internazionali, unionali e nazionali.

#### **D. Sicurezza delle navi passeggeri e ispezioni navali**

La [direttiva 94/57/CE](#), del 22 novembre 1994, stabilisce disposizioni e norme comuni per gli organi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi e per le pertinenti attività delle amministrazioni marittime (società di classificazione). La sicurezza delle navi che collegano due porti dell'UE è disciplinata dalla [direttiva 2009/45/CE](#), del 6 maggio 2009, che ha consolidato e rifuso le disposizioni e le norme di sicurezza per le navi adibite al trasporto di passeggeri di cui alla [direttiva 98/18/CE](#). La [direttiva 98/41/CE](#), del 18 giugno 1998, relativa alla registrazione delle persone che viaggiano a bordo delle navi da passeggeri ha reso possibile il controllo del numero di passeggeri e l'effettuazione di operazioni di salvataggio più efficaci in caso di incidenti.

Nel 2016, la Commissione ha avanzato tre proposte legislative, le quali sono state votate in sede di commissione TRAN in data 11 aprile 2017 e in Aula in data 4 ottobre 2017. La prima proposta ([COM\(2016\)0369](#)), che modifica la [direttiva 2009/45/CE](#), si propone di chiarire e semplificare le regole e le norme di sicurezza per le navi da passeggeri in modo che siano più facili da aggiornare, controllare e applicare. Le modifiche proposte includono la soppressione dei riferimenti incoerenti ed errati, l'introduzione di nuove definizioni relative a diversi tipi di navi, un chiarimento circa la definizione di materiale equivalente, l'esclusione delle navi di lunghezza inferiore a 24 metri e la semplificazione delle definizioni concernenti i tratti di mare. La Commissione creerà una base dati per aumentare la trasparenza e facilitare la notifica di esenzioni, equivalenze e ulteriori misure di sicurezza. La seconda proposta ([COM\(2016\)0370](#)), che modifica la [direttiva 98/41/CE](#), intende aggiornare e chiarire gli attuali requisiti per il conteggio e la registrazione dei passeggeri e dei membri dell'equipaggio a bordo delle navi da

passaggeri. Le modifiche proposte includono una definizione aggiornata delle "zone portuali" al fine di introdurre le informazioni sulla nazionalità delle persone a bordo e di sostituire l'obbligo della società di conservare gli elenchi dei passeggeri e dei membri dell'equipaggio da parte della società registrandoli nell'interfaccia unica nazionale. La terza proposta ([COM\(2016\)0371](#)), che modifica la [direttiva 2009/16/CE](#) e abroga la [direttiva 1999/35/CE](#), mira a semplificare l'attuale regolamentazione sulla sicurezza delle navi passeggeri nell'UE. Tale proposta ha l'obiettivo di aggiornare e chiarire le disposizioni vigenti per le visite ispettive sui traghetti ro-ro e sulle unità veloci da passeggeri. Tra le diverse misure avanzate, figura l'allineamento delle disposizioni relative ai rapporti di ispezione, ai fermi, ai ricorsi, ai costi, alla banca dati sulle ispezioni e alle sanzioni. La proposta stabilisce un sistema di ispezioni basate sulla nave precedenti all'avviamento del servizio di linea, che possono essere combinate con visite a cura dello Stato di bandiera effettuate con cadenza annuale. Il 23 ottobre 2017 il Consiglio ha approvato la votazione del Parlamento in merito alle tre proposte legislative.

## E. Sviluppi successivi agli incidenti dell'Erika e della Prestige

A seguito dei naufragi delle petroliere Erika (1999) e Prestige (2002), le norme per la sicurezza marittima dell'UE sono state notevolmente rafforzate ancora una volta.

### 1. Il pacchetto Erika I

La [direttiva 2001/105/CE](#), del 19 dicembre 2001, ha rafforzato e uniformato le disposizioni giuridiche sancite dalla [direttiva 94/57/EC](#) relativa agli organi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi (cfr. sezione precedente). In particolare, il testo ha istituito un sistema di responsabilità in caso di comprovata negligenza. La [direttiva 2001/106/CE](#), del 19 dicembre 2001, ha reso obbligatorio il controllo delle navi da parte dello Stato di approdo per le imbarcazioni potenzialmente pericolose e ha introdotto una lista nera di navi alle quali può essere rifiutato l'accesso ai porti dell'UE.

Il [regolamento \(CE\) n. 417/2002](#), del 18 febbraio 2002, ha stabilito uno scadenziario per il ritiro dal servizio delle petroliere monoscafo e per la loro sostituzione con petroliere a doppio scafo più sicure. In seguito all'incidente della Prestige, è stato adottato uno scadenziario più rigoroso nel quadro del [regolamento \(CE\) n. 1726/2003](#) del 22 luglio 2003. Successivamente, il [regolamento \(UE\) n. 530/2012](#), del 13 giugno 2012, sull'introduzione accelerata delle norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente per le petroliere monoscafo ha abrogato il [regolamento \(CE\) n. 417/2002](#), contrastando talune deroghe potenziali dell'OMI. Il regolamento precisa che solo le petroliere a doppio scafo che trasportano prodotti petroliferi pesanti potranno battere bandiera di uno Stato membro e vieta a tutte le petroliere monoscafo, a prescindere dalla loro bandiera, l'attracco a porti o terminali off shore o l'ancoraggio in zone sotto la giurisdizione degli Stati membri.

### 2. Il pacchetto Erika II

La [direttiva 2002/59/CE](#), del 27 giugno 2002, prevede l'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione (SafeSeaNet). L'armatore di una nave diretta verso un porto comunitario è tenuto a fornire prima di entrare in porto diverse informazioni all'autorità portuale competente, in particolare quelle relative alle navi che trasportano merci pericolose o inquinanti. È vigente un calendario prestabilito al fine di dotare obbligatoriamente le navi di sistemi di identificazione automatica (AIS) e di sistemi di registrazione dei dati di viaggio (VDR o «scatole nere»). La direttiva consente alle autorità competenti di vietare alle navi di uscire da un porto qualora le condizioni meteorologiche siano sfavorevoli. Il [regolamento \(CE\) n. 1406/2002](#), del 27 giugno 2002, ha istituito l'Agenzia europea per la sicurezza marittima (AESM) che fornisce alla Commissione un sostegno tecnico e scientifico e monitora l'applicazione della legislazione in materia di sicurezza marittima. Il suo mandato è stato

notevolmente ampliato nel corso del tempo per integrare i sistemi di controllo dell'inquinamento (assistenza operativa su richiesta degli Stati membri interessati) e i sistemi di controllo via satellite. Il [regolamento \(UE\) n. 100/2013](#), del 15 gennaio 2013, ha modificato il regolamento EMSA per chiarire i compiti principali e secondari dell'Agenzia e definire in dettaglio il ruolo che dovrebbe svolgere al fine di facilitare la cooperazione tra gli Stati membri e la Commissione, in particolare:

- sviluppando e rendendo operativo il Centro dati europeo del sistema di identificazione e tracciamento a lungo raggio (LRIT) dell'UE e SafeSeaNet;
- fornendo dati sulla posizione della nave e l'osservazione della terra alle autorità nazionali competenti e agli organismi dell'Unione pertinenti; nonché
- fornendo sostegno operativo agli Stati membri nelle attività di indagine su incidenti gravi.

### 3. Il terzo pacchetto sulla sicurezza marittima e il controllo da parte dello Stato di approdo

A seguito di intensi negoziati, nel dicembre 2008 il Parlamento europeo e il Consiglio hanno raggiunto un accordo su un terzo pacchetto legislativo che comprende due regolamenti e sei direttive:

- una rifusione della direttiva relativa al controllo da parte dello Stato di approdo ([direttiva 2009/16/CE](#) del 23 aprile 2009), con l'obiettivo di garantire controlli più regolari ed efficaci attraverso nuovi meccanismi di verifica in funzione dei profili di rischio, includendo inoltre le procedure, gli strumenti e le attività del memorandum d'intesa di Parigi nel campo di applicazione del diritto dell'UE;
- la [direttiva 2009/21/CE](#), del 23 aprile 2009, relativa al rispetto degli obblighi dello Stato di bandiera, che persegue l'obiettivo di monitorare in modo efficace l'adempimento delle norme internazionali da parte delle navi battenti bandiera di uno Stato membro;
- la [direttiva 2009/17/CE](#), del 23 aprile 2009, recante modifica della direttiva relativa all'istituzione di un sistema comunitario di monitoraggio del traffico navale e d'informazione (SafeSeaNet), che persegue, in particolare, l'obiettivo di migliorare il quadro normativo in materia luoghi di rifugio per navi in difficoltà e il perfezionamento del sistema SafeSeaNet;
- il [regolamento \(CE\) n. 391/2009](#) e la [direttiva 2009/15/CE](#), del 23 aprile 2009, che stabiliscono disposizioni e norme comuni per gli organismi che effettuano le ispezioni e le visite di controllo delle navi, volti a creare un sistema indipendente di controllo della qualità onde rimediare alle lacune sempre presenti nelle procedure di ispezione e di certificazione della flotta mondiale;
- la [direttiva 2009/18/CE](#), del 23 aprile 2009, che stabilisce i principi fondamentali in materia di inchieste sugli incidenti nel settore del trasporto marittimo, con principi standard per le inchieste marittime sugli incidenti in mare che coinvolgono navi battenti bandiera di uno Stato membro dell'UE e che avvengono nelle acque territoriali o interne di uno Stato membro. La direttiva istituisce inoltre un sistema per la raccolta dei risultati, denominato quadro di cooperazione permanente tra l'ESMA, la Commissione e gli Stati membri;
- il [regolamento \(CE\) n. 392/2009](#), del 23 aprile 2009, relativo alla responsabilità dei vettori che trasportano passeggeri via mare in caso d'incidente (basato sulla convenzione di Atene del 1974 sul trasporto via mare di passeggeri e dei loro bagagli, come modificata dal protocollo del 2002);

- la [direttiva 2009/20/CE](#), del 23 aprile 2009, stabilisce le condizioni relative al controllo da parte dello Stato di approdo dei certificati assicurativi degli armatori per i crediti marittimi (condizioni sottoposte a restrizioni a titolo della convenzione sulla limitazione della responsabilità per crediti marittimi (LLMC) del 1976 modificata dal protocollo del 1996).

## **RUOLO DEL PARLAMENTO EUROPEO**

Il Parlamento europeo ha sostenuto le iniziative in materia di sicurezza marittima e si è adoperato affinché si compissero progressi in tale settore. I due pacchetti per la sicurezza marittima, Erika I ed Erika II, hanno ricevuto il sostegno del Parlamento e sono stati conclusi in maniera rapida, garantendo l'introduzione di una serie di miglioramenti. Il Parlamento europeo ha inoltre chiesto la creazione di una guardia costiera europea per il pilotaggio nelle zone marittime ecologicamente sensibili e difficilmente navigabili, nonché l'istituzione di una struttura decisionale di comando negli Stati membri che possa affrontare le situazioni di emergenza in mare (con particolare riguardo all'assegnazione di un ormeggio di emergenza o di un porto di rifugio).

Nell'ambito della [revisione](#) della [direttiva](#) relativa a un sistema europeo di monitoraggio del traffico delle navi e di informazione (SafeSeaNet), il Parlamento europeo ha inoltre fatto in modo che gli Stati membri siano tenuti a designare un'autorità competente che possa prendere decisioni sotto la propria responsabilità su come evitare un naufragio e a quale porto cercare rifugio in caso di necessità di assistenza.

Il quadro giuridico per i luoghi di rifugio, che il PE ha richiesto in diverse occasioni precedenti, è considerato essenziale per il miglioramento della sicurezza del trasporto marittimo. Nel periodo intercorso tra il primo e il terzo pacchetto (in cui ha operato la commissione temporanea MARE nel 2004), il PE è stato l'ispiratore dei miglioramenti sensibili apportati alla sicurezza della navigazione.

Nella sua [risoluzione](#) sull'EMSA, il Parlamento ha chiesto l'ampliamento delle attività dell'Agenzia. In particolare, ha suggerito che i suoi sistemi di monitoraggio del traffico possono contribuire a uno spazio marittimo europeo senza barriere che consenta il trasporto via mare di merci e passeggeri tra gli Stati membri a fronte di formalità non più gravose di quelle previste per il trasporto su strada. Il Parlamento, adottando con il Consiglio il [regolamento \(UE\) n. 911/2014](#), del 23 luglio 2014, sul finanziamento pluriennale dell'azione dell'Agenzia europea per la sicurezza marittima in materia di intervento contro l'inquinamento marino causato dalle navi e dagli impianti per l'estrazione di gas e idrocarburi, ha concorso all'assegnazione all'Agenzia di un pacchetto finanziario di 160,5 milioni di euro per il periodo dal 1° gennaio 2014 al 31 dicembre 2020.

[Christina Ratcliff](#)  
11/2017